日本横断運河構想

藤井　三千勇

21 世紀、日本の発展の鍵は物流の効率化である。

ものの値段は運賃の低廉化によって決まる。その為に必要なことは、次のように要約される。

１．日本全国高速道路網の整備

日本中の何処からでも 30 分以内で高速道路に乗り入れ可能な高速道路網の見直し。

２．物流の低コスト化には、船による運送網の整理

３．港湾施設の近代化

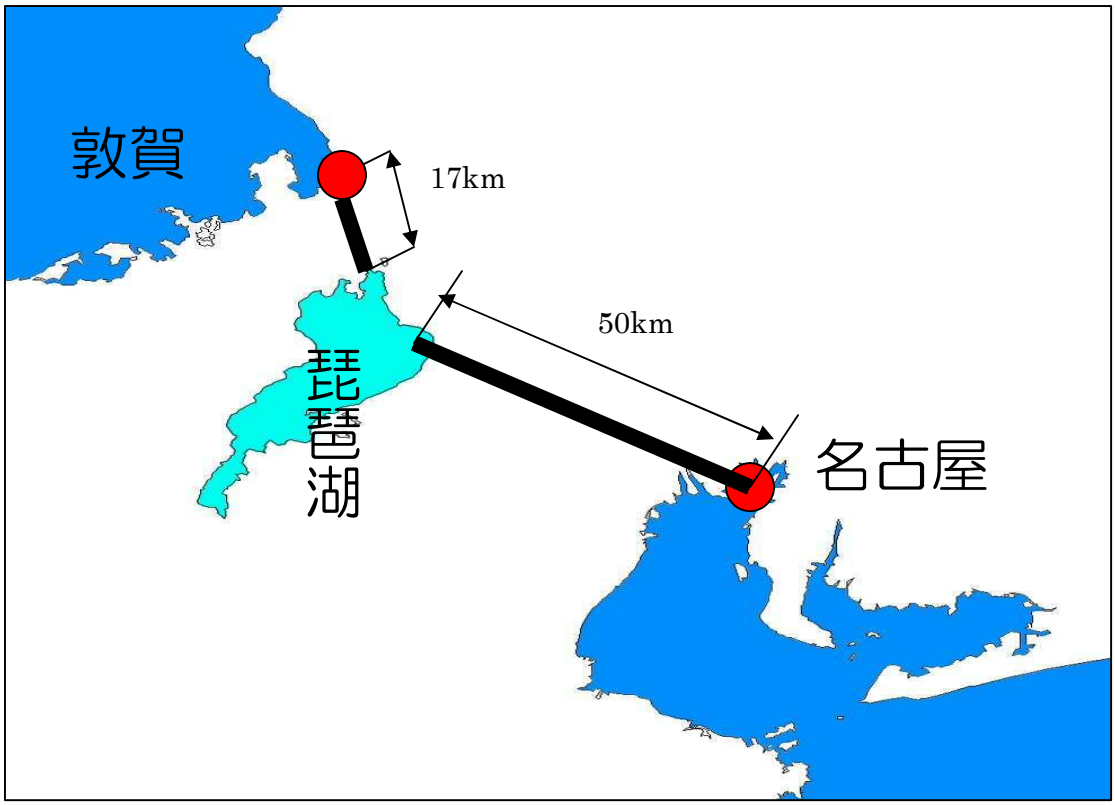
物流の低コスト化

船による陰陽の連絡は、東は津軽海峡・西は下関の 2 箇所である。

世界の物流の東アジアの拠点は韓国釜山である。日本への物流は韓国を通しトランシップにより、日本各地へ配送される。

日本では現在、東京･名古屋･神戸などいずれも太平洋側にあり下関を経由している。

そこで「敦賀～琵琶湖～名古屋」運河構想を提案する。（下図）



これにより、次のメリットが考えられる。

１．釜山からのトランシップ運賃が低減出来る。

２．敦賀・鳥取・島根の運輸網が整備され、経済の活性化に役立つ。

３．陰陽の経済格差の解消に役立つ。

４．観光のツールとなり得る。

５．洪水時・洪水調整機能を持たせることが出来る。

今後、技術・環境・資金など検討し実行したいものである。

特に戦後、名神・東名の高速道路は日本が裕福だったから出来たわけではない。世界銀行からの借入金で有料道路とし成功したもので、国の公共事業費は一銭も使ってはいないのである。問題は投資に見合う効果があるかどうかである。

現在高速道路の無料化が民主党の政策となっているが、料金を払う経済的効果が問われるところである。

参考として、韓国ではソウルから仁川まで目下運河を建設中である。

本計画も国の予算がある無しの問題ではなく、これを作る費用に対する経済効果を検討すべきである。